

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	主要地方道 <small>なご や おかざき とよあけちゅうおう</small> 名古屋岡崎線 (豊明中央工区)				
事業箇所	豊明市沓掛町地内				
事業のあらまし	<p>主要地方道名古屋岡崎線は、名古屋市と岡崎市を結ぶバイパス道路で、名古屋第二環状自動車道や伊勢湾岸自動車道といった高規格道路にアクセスする重要な幹線道路である。また、第二次緊急輸送道路として位置づけられており、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該事業区間は、豊明市沓掛町地内の約 2.8km の区間であり、慢性的に渋滞が発生しており、また沿線では工業団地の開発が進んでいる。</p> <p>他の事業中区間である境川を跨ぐ区間などを含め、当該事業区間の開通により名古屋市から岡崎市までがバイパスで繋がることで、「陸・海・空一体の国際競争力の強化（高規格道路へのアクセス性向上）」、「地域の活性化（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和）」、「地震・津波対策の推進（緊急輸送道路ネットワークの強化）」に対して、尾張東部地域の交通の円滑化と周辺の渋滞を緩和するとともに、名古屋第二環状自動車道や伊勢湾岸自動車道といった高規格道路等へのアクセス性向上や、災害時の緊急輸送道路網の多重化を図るため、主要地方道名古屋岡崎線の整備を行うものである。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①陸・海・空一体の国際競争力の強化（高規格道路へのアクセス性向上）</p> <p>②地域の活性化（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和）</p> <p>③地震・津波対策の推進（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>【副次目標】（必要に応じて記載する）</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (2019年度)	再評価時 (2024年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2020～2032年度	2020～2032年度	変更なし	
	事業費(億円)	75.0	123.4	<ul style="list-style-type: none"> 交通状況等を踏まえた道路計画の見直しの結果、一部区間の立体化に伴う工事費の増加(+28.9億円) 材料費、人件費の高騰(+19.5億円) 	
	経費内訳	工事費	38.5		84.6
		用補費	36.5		36.5
	その他	0.0	2.3		
事業内容	バイパス整備 延長 L=3.0km (完成4車線) 幅員 W=30m	バイパス整備 延長 L=2.8km (完成4車線) 幅員 W=30～40m	<ul style="list-style-type: none"> 豊明東工区の事業化に伴う延長の見直し 道路計画の変更（立体区間の追加）に伴う幅員の見直し 		
II 評価					
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事前評価時の状況】</p> <p>①国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業区間の現道（主要地方道名古屋岡崎線）の交通量は、H22 センサスの 16,234 台/日から H27 センサスの 18,282 台/日と増加し、混雑度も 0.93 から 1.07 と増加している。また、当該事業区間と並行する一般県道春木沓掛線の交通量は、H28 実測値の 10,766 台から H29 実測値の 12,950 台と増加し、混雑度も 0.89 から 1.07 と増加している。本路線は自動車関連などの産業集積地から高規格幹線道路へのアクセス道路であることから、国際 			

	<p>競争力を強化する基盤整備が必要である。</p> <p>②人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間の現道の清水ヶ根交差点は、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、地域の主要渋滞箇所に指定されており、混雑時旅行速度は、上り・下りともに低下している。 <ul style="list-style-type: none"> 上り：31.0km/h (H22 センサス) →26.0km/h (H27 センサス) 下り：27.2km/h (H22 センサス) →24.2km/h (H27 センサス) <p>③地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道名古屋岡崎線は第2次緊急輸送道路として位置づけられているため、ミッシングリンクを解消し、緊急時の避難・救助機能を向上させる必要がある。 <p>○都市計画決定</p> <p>当初決定 1965年8月(延長4,110m、幅員20m)</p> <p>最終決定 2010年12月(延長3,980m、幅員30m)</p> <p>【再評価時の状況】</p> <p>①陸・海・空一体の国際競争力の強化(高規格道路へのアクセス性向上)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間の沿線では、工業団地の開発が進んでおり、また本路線は自動車関連などの産業集積地から高規格道路へのアクセス道路であることから、ミッシングリンクを解消し、国際競争力を強化する基盤整備が必要である。 ・当該事業区間の現道(主要地方道名古屋岡崎線)及び当該事業区間と並行する一般県道阿野名古屋線の交通量・混雑度は横ばい傾向であり、依然として混雑している。 <ul style="list-style-type: none"> 名古屋岡崎線：18,282台/日(H27 センサス) →17,829台/日(R3 センサス)【交通量】 1.07(H27 センサス) →0.98(R3 センサス)【混雑度】 阿野名古屋線：10,102台/日(H27 センサス) →9,704台/日(R3 センサス)【交通量】 1.03(H27 センサス) →1.04(R3 センサス)【混雑度】 <p>②地域の活性化(地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間の現道の清水ヶ根交差点は、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、地域の主要渋滞箇所に指定されている。 ・主要地方道名古屋岡崎線および一般県道阿野名古屋線の混雑時旅行速度(下り)は、事前評価時から低下しており、渋滞対策の必要性は変わらない。 <ul style="list-style-type: none"> 名古屋岡崎線：24.2km/h(H27 センサス) →22.0km/h(R3 センサス) 阿野名古屋線：24.3km/h(H27 センサス) →18.5km/h(R3 センサス) <p>③地震・津波対策の推進(緊急輸送道路ネットワークの強化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時から変化はなく、主要地方道名古屋岡崎線は第2次緊急輸送道路として位置づけられているため、ミッシングリンクを解消し、緊急時の避難・救助機能を向上させる必要がある。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道や周辺道路は依然として混雑しており、高規格道路へのアクセス性の向上や、災害時に円滑に通行できる緊急輸送道路を確保する必要性は変わっていない。
判定	<p>B</p> <p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。 B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p> <p>※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路へのアクセス性の向上、交通の円滑化、災害時に円滑に通行できる緊急輸送道路網の多重化の観点から、必要性に大きな変化がないため。

1) 貨幣価値化可能な効果(費用対効果分析結果)の変化

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析の算定基礎となった要因変化の有無】
 交通量推計に用いたデータの変更、費用便益分析マニュアルの改定

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】

区 分		事前評価時 (基準年:2019年)	再評価時 (基準年:2024年)	備考
費用 (億円)	事業費	48.8	91.4	
	維持管理費	1.2	2.1	
	合計(C)	50.0	93.5	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	192.7	362.8	
	走行経費減少便益	35.3	15.4	
	交通事故減少便益	6.6	0.4	
	合計(B)	234.6	378.5	
	(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	22,300	27,400	
費用対効果分析結果(B/C)		4.7	4.0	

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】

- ・費用便益分析マニュアル(令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局)
- ・交通量推計については、事業化済みの道路ネットワークにより実施

【変動要因の分析】

- ・費用は道路計画の見直し等により約9割増となり、計画交通量の増加により便益が約6割増となったため、B/Cは減少しているが、依然として1.0を超えている。

2) 貨幣価値化困難な効果の变化

【事前評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「広域的な防災機能の向上」、「広域交通性の向上」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」などがある。
- ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づき評価した評価値は0.92である。

達成目標	評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表					
		評価項目	基礎点	得点			
1 防御力	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 地震対策アクションプランなど地震防災関連の整備計画に位置づけられた事業に該当する <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路ネットワークの強化に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路へのアクセス強化に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1	3			
		合計	3				
		3 成長力	◎		<input type="checkbox"/> a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・モノづくり拠点への定時性の確保 <input type="checkbox"/> 主要物流拠点・モノづくり拠点へのアクセス道路の慢性的な混雑(混雑度1.25以上)を緩和する事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路への混雑(混雑度1.0以上)を緩和する事業に該当する <input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性の向上に資する道路事業に該当する	MAX3 3 2 1	2
					合計	6	
<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 高速道路・地域高規格道路・自動車専用道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 指定市、中核市、特例市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	MAX3 3 2 1			3			
合計	6						
◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または「緊急」に策の検討が必要な踏切に掛る事業に該当する <input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1	3				
合計	6						
総合計		12		11			
評価値				0.92			

道路・街路事業の事業評価マニュアル(令和元年9月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市整備局都市基盤部都市整備課)

【再評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「広域交通性の向上」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」、「広域的な防災機能の向上」などがある。
- ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づき評価した評価値は0.92である。

達成目標 (社会資本整備方針)	評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表				
		評価項目	基礎点	得点		
1 あいちを高める	◎	<input type="checkbox"/> a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・生産拠点への定時性の確保が期待できる <input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の慢性的な混雑(混雑度1.25以上)を緩和する事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の混雑(混雑度1.0以上)を緩和する事業に該当する <input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性の向上に資する道路事業に該当する	MAX3 3 2 1	2		
		合計	6			
		<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 高規格幹線道路・地域高規格道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 指定市、中核市、特例市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	MAX3 3 2 1		3	
		合計	6			
◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する <input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1	3			
合計	3					
2 あいちを守る	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 地震対策アクションプランなど地震防災関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路ネットワークの強化に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路へのアクセス強化に資する事業に該当する		MAX3 3 2 1	3	
		合計		3		
		総合計		12		11
		評価値				11/12=0.92

道路・街路事業の事業評価マニュアル(令和6年2月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市・交通局都市基盤部都市整備課)

【変動要因の分析】

- ・再評価時に貨幣価値化困難な効果について検証した結果、評価値については0.6を超えており、現時点で十分な効果発現が期待される。

判定	B	<p>A：事業着手時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。</p> <p>B：事業着手時と比べ低下が見られるが、十分な事業効果が確保される見通しがある。</p> <p>C：事業着手時と比べ著しく低下し、現時点では事業効果が確保される見通しが立たない。</p>
	<p>【理由】</p> <p>事前評価時（前回評価時）から B/C は低下しているものの、B/C は 1.0 を超えており、貨幣価値化困難な効果についても評価値が基準の 0.6 を超えているため</p>	
III 対応方針（案）		
継続	<p>中止：上記①～③の評価で一つでも C 判定があるもの。</p> <p>継続：上記以外のもの。</p>	
IV 事後評価実施の有無と主な評価内容		
<p>■対象（事業完了後 5 年目） <input type="checkbox"/> 対象外</p> <p>【事業完了後 5 年を越えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <p>・交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
VI 対応方針		